CENA 50.— zł



Morski Przegląd Gospodarczy



ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Nr 9 (28) | Gdańsk—Gdynia, wrzesień 1948 r. | Rok III

DR MIECZYSŁAW PIEKARSKI

O usprawnienie specjalnego orzecznictwa morskiego

Techniczna i usługowo-handlowa sprawność naszych portów zależy między innymi od należytego funkcjonowania aparatu ochrony prawnej w sprawach, dotyczących handlu morskiego. Zapowiedziana reforma ustrojowa i proceduralna ochrony prawnej winna więc usprawnić działalność wspomnianego aparatu, który włącza się nie tylko dla rozstrzygania częstych sporów np. na tle rozdziałów kosztów załadowania i wyładowania w transakcjach morskich na skutek niesprecyzowania warunków umownych, nieznajomości miejscowych zwyczajów i przepisów, dowolnej wykładni klauzul itp. W tej mierze w handlu zamorskim sąd bywa często odciążony przez arbitraż[1]) tj. przez polubowne załatwianie sporów z wykluczeniem drogi sądowej. Nie można natomiast z reguły ominąć ingerencji sądowej w sprawach, dotyczących wypadków morskich. Wówczas żeglarze i zainteresowani w handlu morskim włączają aparat sądowy także w celach zapobiegawczych. Angażują oni bezpośrednio sąd w swe sprawy nawet wówczas, gdy przypuszczają zajście wypadku tj. gdy mają podstawy do obaw, że np. przy wyładowaniu okaże się uszkodzenie ładunku. Już wtedy, tak jak po wypadku morskim, zakładają t.zw. protest morski w celu zabezpieczenia dowodu przeciwko ewentualnym reklamacjom o uszkodzenie ładunku. Gdy statek przeszedł przez sztorm, kapitan statku „protestuje przeciwko wiatrowi i pogodzie" (against wind and weather). Kapitan winien dokonać protestu morskiego także po utracie statku.

Protestem morskim nazywamy oświadczenie kapitana statku, złożone przy udziale świadków spośród załogi z chwilą przybycia do pierwszego portu, w którym podaje szczegóły odbytej podróży oraz zaszłe w czasie tej podróży wypadki (awarie), które spowodowały utratę lub uszkodzenie statku czy też ładunku, zawinięcie do portu ratunkowego oraz inne straty.

W Anglii protest morski sporządza notariusz, w innych państwach sporządzanie protestu morskiego należy do sądu względnie konsula. W Polsce czynność tę spełnia sąd grodzki, który na podstawie oświadczenia kapitana (ewentualnie jego zastępcy) w oparciu o zapiski dziennika okrętowego, zeznania świadków itp. ustala okoliczności wypadku morskiego i powstałe szkody. Osoby zainteresowane (np. armator, czarterujący, załadowca, odbiorca, ubezpieczyciel itp.) mają prawo uczestnictwa w postępowaniu, mogą składać wnioski i żądać wydania im uwierzytelnionego odpisu protestu. Protesty morskie przy transportach ładunku na pokładzie (np. drzewa) bywają nadużywane dla zrzucania przez kapitana z siebie lub z armatora odpowiedzialności za niedobór ładunku.[2])

Niebezpieczeństwo żeglugi morskiej stwarza wspólnotę

1. Wyraz „arbitraż" jest wieloznaczny. W handlu towarowym zamorskim arbitrażem nazywamy rówustalanie opustu, przysługującego nabywcy towaru, jeśli towar nie odpowiada zamówionej jakości. Także porównanie kursów i kosztów zakupu lub sprzedaży walut i dewiz na poszczególnych giełdach bywa nazywane arbitrażem. Inne znaczenie ma „arbitraż" w gospodarce socjalistycznej — (por. Dr St. Ehrlich. Arbitraż w Zw. Radzieckim. Demokratyczny Przegląd Prawniczy Nr 7 — lipiec 1948 r. Str. 19—23).

2. Pod rządem Kodeksu Napoleona (np. we Francji i Belgii) z uwagi na łatwość wytaczania powództw odszkodowawczych o „dammage et interets" zabezpieczanie interesów armatora wymagało zapobiegawczego składania przez kapitana protestów morskich najpóźniej w ciągu 48 godzin od zawinięcia do pierwszego portu.

zainteresowanych i konieczność współpracy międzynarodowej przy ustalaniu odpowiedzialności za wypadki morskie. Stąd istnieje specjalizacja orzecznictwa w sprawach wypadków morskich, rozpoznawanych np. w Wielkiej Brytanii i w Skandynawii przez sądy morskie, a we Francji przez Morskie Trybunały Handlowe.

W Polsce sprawy te należą do Izb Morskich.

Izby Morskie utworzono z mocy ustawy z dnia 18 marca 1925 roku o izbach morskich,[3]) wzorowanej na przestarzałej już ustawie niemieckiej z dnia 27 lipca 1877 roku o badaniu wypadków morskich.

Mianowicie utworzono przy Sądzie Grodzkim w Gdyni Izbę Morską, składającą się z sędziego jako przewodniczącego oraz czterech ławników. Ławników powołuje Urząd Morski po wysłuchaniu opinii związków zawodowych, kapitanów, armatorów względnie zrzeszeń kupieckich. Przy Sądzie zaś Okręgowym w Gdyni utworzono Odwoławczą Izbę Morską, w której prócz sędziego przewodniczącego zasiadało aż 6 (powoływanych również przez Urząd Morski) ławników. Połowa ławników musiała posiadać patenty oficerskie żeglugi wielkiej.

Izba Morska zobowiązana jest wszcząć dochodzenie z urzędu w razie spowodowania przez wypadek morski śmierci człowieka, zatonięcia statku lub porzucenia statku. W tym zakresie Izba Morska ma za zadanie określać miejsce, rodzaj oraz przyczyny wypadku morskiego tudzież określać, czy i kto ponosi winę wypadku. Ustalenie związku przyczynowego między zachowaniem się załogi statku, a szkodą morską (zwłaszcza w razie tzw. kolizji czyli zderzenia pomiędzy statkami na morzu i w porcie) należy do istotnych zadań specjalnego orzecznictwa morskiego i z uwagi na wyczuloną odpowiedzialność kapitana statku i ze względu na ograniczone możliwości stosowania manewrów żeglugowych szczególnie u statków stojących, wreszcie wskutek rozmaitości ochronnych przepisów różnych państw.

Polska ustawa nakazuje wszechstronnie badać i ustalać, czy zachowano przepisy bezpieczeństwa żeglugi. Orzeczenia Izby Morskiej winny w swej sentencji wymieniać nazwę statku, miejsce i rodzaj awarii oraz jej przyczyny np. trudne warunki atmosferyczne, wadliwe urządzenia techniczne statku lub zawinienie (zaniedbanie) kierownictwa statku: zaznacza się też w orzeczeniu ewentualny brak winy kapitana oraz załogi, uwzględniając panujące zwyczaje żeglugowe. Ponadto na wniosek delegata Ministra Żeglugi Izba Morska może w orzeczeniu pozbawić kapitana lub zastępcę kapitana polskiego statku prawa wykonywania zawodu, w razie stwierdzenia, że niezdolność wykonywania zawodu spowodował wypadek morski lub jego następstwa.

Izba Morska jest organem o połowicznym charakterze sądowo-administracyjnym. Jej orzeczenia mają charakter raczej sprawdzająco - opiniodawczo - zapobiegawczy, przyczyniając się do ugruntowania sprawności nawigacyjnej i wytykając błędy oraz usterki. Orzeczenia Izby Morskiej zabezpieczają też dowody dla ewentualnych procesów odszkodowawczych.

Charakter orzeczeń Izby Morskiej nie jest należycie w ustawie sprecyzowany co do skutków prawnych, które określono wiążąco jedynie co do pozbawienia kapitana lub jego zastępcy uprawnień do wykonywania zawodu. Jednakże i to postanowienie w praktyce okazało się niewystarczające i podnoszono postulat[4]) rozszerzenia uprawnień Izby Morskiej do odbierania dyplomów żeglarskich także i innym żeglarzom w razie ustalenia ich zawinienia (również i co do żeglarzy jachtowych przy kolizjach ze statkami motorowymi).

Omówione pokrótce przepisy o Izbie Morskiej nie zawierają dokładnego określenia wypadku morskiego. To pojęcie winno obejmować (poza śmiercią człowieka i zatonięciem lub porzuceniem statku) także kwalifikowane uszkodzenie statku lub ładunku. Pojęcie wypadku morskiego winno również rozciągać się na zdarzenia, dotyczące statków, nieprzeznaczonych do zarobkowania za pomocą żeglugi morskiej (jachtów itp.). Nadto zgodnie z dotychczasową praktyką należałoby wprowadzić przepis o wszczynaniu postępowania na wniosek zainteresowanych (a nie z urzędu), zaliczając organa administracji morskiej do osób, legitymowanych do złożenia wniosku. Do izb morskich należy wprowadzić odpowiednie stosowanie Kodeksu Postępowania Niespornego. Nasza ustawa nakazuje natomiast stosowanie Kodeksu Postępowania Karnego, chociaż orzecznictwo Izby Morskiej w zasadzie nie zmierza do ukarania, a przepisy Kodeksu Postępowania Karnego o postępowaniu zapobiegawczym i przygotowawczym są na ogół dla tego orzecznictwa bezprzedmiotowe. Wreszcie de lege ferenta należałoby włączyć do kompetencji jednolitego specjalnego orzecznictwa morskiego sprawy, objęte dotychczasowym przestarzałym protestem morskim. Jednostronny niemal charakter tego „protestu" odbiera mu w praktyce większą wartość i sprowadza tę instytucję raczej do znaczenia „pamiętnika", co znalazło też wymowny wyraz w niefortunnym przetłumaczeniu § 522 poniemieckiego kodeksu handlowego (protest nazwano tam „pamiętnikiem"). Praktyczniejsza byłaby ochrona prawna w trybie jednolitego postępowania w przedmiocie ustalenia przebiegu oraz przyczyn wypadków morskich przy jasnym określeniu skutków orzeczenia. Zasługuje tu w pełni na analogiczne zastosowanie zasada, wyrażona w

---

3. Por. Dz. U. R . P. Nr 36, poz. 243 ze zmianami z 1930 r. Dz. U. R. P. Nr 17 poz. 126 oraz Nr 76 poz. 600, tudzież z 1933 r. Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 117.

4. Por. artykuł śp. sędziego J. Konwińskiego pt.: „Izby Morskie" w roczniku „Głosu Sądownictwa" z 1936 roku.

art. 7 Kodeksu Postępowania Cywilnego w tym sensie, że ustalenia prawomocnego orzeczenia w przedmiocie winy w spowodowaniu wypadku morskiego obowiązują sąd cywilny, lecz mogą być przed tym sądem obalane, gdy sprawa dotyczy odpowiedzialności cywilnej osoby, która w poprzednim postępowaniu nie brała udziału lub nie broniła się.

W wyniku wypadku morskiego następuje nieraz utrata statku, która w myśl obowiązujących przepisów winna być stwierdzona protestem morskim. Wówczas następuje wykreślenie z rejestru okrętowego statku w razie zatonięcia lub zaginięcia statku tudzież w razie uznania go przez sąd za niezdatny do naprawy i w razie utraty praw do bandery.

Wspomniane uznanie statku przez sąd za niezdatny do naprawy nosi nazwę kondemnacji statku (total loss), przy której sąd grodzki wydaje jakgdyby cywilny wyrok śmierci na statek (§ 530 poniem. k. handl.). Mianowicie na wniosek kapitana i po wysłuchaniu rzeczoznawców sąd grodzki stwierdza, iż statek stał się (z podanych w uzasadnieniu orzeczenia przyczyn) niezdatny do użytku po awarii, czyli wskutek uszkodzenia, zaszłego w związku z żeglugą. Wskutek kondemnacji statku wygasa umowa o przewóz i o pracę marynarzy, powstają ewentualne roszczenia odszkodowawcze, kapitan statku uzyskuje uprawnienie do sprzedaży go itp.

Omówiona „kondemnacja statku" powinna być włączona do właściwości Izby Morskiej zwłaszcza, że istnieje tu zazwyczaj związek z wypadkiem morskim, kolizją statków lub awarią. Jednolite orzecznictwo izb morskich, sprawowane przy udziale czynnika obywatelsko - fachowego[5]) w tych sprawach przyczyniłoby się do usprawnienia uciążliwych procesów odszkodowawczych na tle awaryj morskich §§ 700 — 739 poniemieckiego kodeksu handlowego[6]). Przy awarii wspólnej szkoda jest spowodowana rozmyślnie dla ratowania statku oraz ładunku, wobec czego koszty ponoszą wszyscy zainteresowani proporcjonalnie do wartości zaangażowanego obiektu. Rozdział tych kosztów określa **dyspasz,** czyli plan ustalenia oraz rozłożenia szkody. Plan ten sporządza dyspaszer, jako specjalny rzeczoznawca, ustanawiany w Polsce przez izby przemysłowo - handlowe. Sąd grodzki czynny jest stwierdzaniu jego egzekucyjnej wykonalności.

Obecnie w świetle przepisów prawnych można dopatrywać się jakoby „podwójnej" właściwości sądu grodzkiego i izb przemysłowo - handlowych w przedmiocie ustanawiania dyspaszerów. Mianowicie z mocy art. 4 rozp. Prez. R. P. z dn. 15 lipca 1927 roku o izbach przemysłowo - handlowych (w brzmieniu obwieszczenia z dn. 17 kwietnia 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 45 poz. 335) izby ustanawiają dyspaszerów. Przepisy zaś § 145 nast. poniemieckiej ustawy w sprawach sądownictwa niespornego przekazywały funkcję ustanawiania dyspaszerów sądowi grodzkiemu. Moim zdaniem późniejsza norma wspomnianego art. 4 rozp. o izbach przemysłowo - hadlowych uchyliła w tym przedmiocie właściwość sądu grodzkiego. Wyraźne normowanie tej sprawy byłoby celowe. Na marginesie zaś tego zagadnienia wypada nadmienić, że termin „dyspaszer" w polskim tłumaczeniu § 729 poniemieckiego kodeksu handlowego przetłumaczono nawiasowo niefortunnie na „rozlicznik". To wyrażenie nie przyjęło się wszakże ani w teorii ani w praktyce, nie zasługuje więc na wcielenie do nowego prawa polskiego. Prawo to winno zrzucić ciążące na przedwojennych przepisach piętno zepchnięcia Polski po pierwszej wojnie światowej do małego skrawka wybrzeża. Wspomniane piętno cechowało np. ustawę z 28 maja 1920 roku[7]), która przewidywała ustanowienie jednego wydziału rejestru statków handlowych morskich — pierwotnie w Wejherowie, następnie w Gdyni[8]). Większość zaś naszych „morskich" przepisów przedwojennych ograniczała się do lokalnych spraw gdyńskich[9]). Należy rozszerzająco przystosować te przepisy do obecnej sytuacji, traktując conajmniej Szczecin na równi z ośrodkiem portowym Gdynia - Gdańsk. Wypływa stąd postulat utworzenia w Szczecinie Izb Morskich. Skład Izb Morskich należałoby zmniejszyć co do ilości ławników. Trudności wyznaczania dużej liczby wysoko kwalifikowanych ławników przyczyniły się bowiem do opóźnienia uruchomienia Izb Morskich po

---

5. Por. artykuł sędziego Jacka Siedleckiego pt.: „O ustrój i zespolenie sądownictwa morskiego", Demokratyczny Przegląd Prawniczy, maj - czerwiec 1946 r. Nr 5-6, str. 42 nast.

6. Wyraz „awaria" wywodzi się z arabskiego „awar", co oznacza szkodę. Pojęcie awarii wielkiej — czyli wspólnej wytworzyło się w następstwie regulowania wspólnego pokrycia szkód, powstałych w podróży morskiej. Przy awarii szczególnej szkody pokrywa sam armator.

7. Patrz Dz. U. R. P. Nr 47, poz. 285 z późniejszymi zmianami z 1928 r. Dz. U. R. P. Nr 29, poz. 269 i z 1932 r. Dz. U. R. P. Nr 32, poz. 334.

8. Patrz § 18 rozporz. ministra byłej dzielnicy pruskiej z dnia 18 stycznia 1921 r. Dz. U. R. P. Nr 10, poz. 58 oraz sprostowanie w obwieszczeniu z dnia 10 czerwca 1921 r. Dz. U. R. P. Nr 50, poz. 313.

9. Np. ustanowienie Izb Morskich w Gdyni ustawą z dnia 18 marca 1925 r. Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 243 ze zmianami z 1930 r. Dz. U. R. P. Nr 17 poz. 126 i Nr 76 poz. 600 tudzież z 1933 r. Dz. U. R. P. Nr 18 poz. 117. Por. także rozporządzenie o pracy robotników portowych w Gdyni z dnia 27 października 1933 r. Dz. U. R. P. poz. 646 z 1933 r.; rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31 marca 1934 r. o ustaleniu pojęcia przeładunku portowego i podziale robotników portowych na kategorie zawodowe Dz. U. R. P. poz. 290 z 1934 r.; rozporządzenie tegoż Ministra z dnia 31 marca 1934 r. o ustanowieniu i zakresie działania Komisji Kwalifikacyjnych dla robotników portowych przy Urzędzie Morskim (w Gdyni) tudzież o trybie zaliczania w poczet robotników portowych Dz. U. R. P. poz. 291 z 1934 r.; rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 29 marca 1934 r. w sprawie książeczek obrachunkowych dla robotników portowych Dz. U. R. P. poz. 289 z 1934 r.

ostatniej wojnie[10]), a pięciu względnie siedmioosobowa izba jest organem za mało elastycznym i trudnym do skompletowania. Wreszcie aktualnym jest rozszerzenie kompetencji Odwoławczych Izb Morskich na rozpoznawanie zarzutów conajmniej w przedmiocie nieważności postępowania w I-szej instancji przed Izbą Morską. W razie nadania orzeczeniu izby morskiej mocy obowiązującej, należałoby orzecznictwu odwoławczej izby morskiej nadać charakter rewizyjny. Wreszcie udział sędziów zawodowych w orzecznictwie izb morskich powinien łączyć się z odciążeniem tych sędziów od innej pracy w tym stopniu, by izby morskie załatwiały sprawy bieżąco, nie dopuszczając do zaległości. W sprawach tych często uczestnikami są cudzoziemcy wobec czego sprawność funkcjonowania izb morskich jest konieczna dla kształtowania zagranicą należytego wyobrażenia o wymiarze sprawiedliwości w Polsce.

Orzecznictwo izb morskich zawiera w sobie szereg elementów, różnorodnych pod względem proceduralnym. Życie wyprzedza tu koncepcje teoretyczne, łącząc w tym orzecznictwie cechy swoistego dochodzenia karnego, kwestie odpowiedzialności cywilnej — oraz dyscyplinarnej. Orzeczenie izby morskiej ma duży wpływ na rozstrzygnięcie roszczeń odszkodowawczych. Orzeczenie to co do pozbawienia kierownika statku względnie jego zastępcy prawa wykonywania zawodu dotyczy ich odpowiedzialności dyscyplinarnej. Pogodzenie tych różnorodnych elementów nie jest rzeczą łatwą zwłaszcza, że chodzi tu o unormowanie zagadnień o znaczeniu, wykraczającym poza wewnętrzne stosunki gospodarcze kraju. Toteż zagadnienia z dziedziny specjalnego orzecznictwa morskiego wymagają gruntownego opracowania w oparciu o szeroko zakreślone studia porównawcze.

Nawiązując do uprawnienia izby morskiej w przedmiocie odbierania dyplomów żeglarskich należy stwierdzić, że pozbawienie kierownika statku względnie jego zastępcy prawa wykonywania zawodu bywa zbyt ostrą represją. Często zachodzi potrzeba stosowania łagodniejszych sankcji np. w postaci upomnienia, nagany lub zawieszenia w prawie wykonywania zawodu. — Dotychczasowe przepisy polskie nie przewidują jednak takich sankcji, wytykanie zaś uchybień jedynie w uzasadnieniu orzeczeń izby moskiej nie ma określonego znaczenia prawnego. To też z łona gdyńskiej Izby Morskiej wysunięto postulat uzupełnienia w tym przedmiocie obecnych przepisów.

Bieżące prace nad reformą ochrony prawnej winny również przynieść aktualne rozwiązanie wyżej poruszonych zagadnień z dziedziny specjalnego orzecznictwa morskiego: zasługują one na to, by stały się przedmiotem dyskusji przy współudziale zainteresowanych czynników gospodarczych.

10. Por. artykuł Dr T. Bierowskiego w Morskim Przeglądzie Gospodarczym Nr 2 lipiec 1946 r. Str. 6.

Mgr **LEONIA KAWCZYŃSKA**

Znaczenie spedycji morskiej dla handlu zagranicznego

Trudno sobie wyobrazić intensywny i na szeroką skalę zakrojony handel międzynarodowy bez usług spedycyjnych, będących obok usług maklerskich i transportowych, jednym z podstawowych czynników obsługi tego handlu. Trudno też mniemać, by nawiązanie ścisłego porozumienia między importerami i eksporterami na całym świecie, mogło się odbyć bez pośrednictwa ludzi szczególnie w różnorodnych gałęziach handlu wyspecjalizowanych, mających za sobą szereg lat praktyki, oraz posiadających znajomość rynków zagranicznych.

Odpowiedź na pytanie, gdzie znaleźć takich ludzi? — jest łatwa. Dostarczyć ich może przede wszystkim spedycja handlu zagranicznego. Zaznaczyć tu należy, że pod pojęciem spedytora handlu zagranicznego, rozumiemy w pierwszym rzędzie spedytora morskiego.

Bardziej skomplikowana byłaby natomiast odpowiedź na pytanie, — dlaczego tak mało się pisze i mówi o spedycji handlu zagranicznego, nie tylko u nas, ale i w innych krajach? Oprócz bowiem niewielkiej książeczki w języku niemieckim napisanej przez dr. Wohlfartha Schichting'a pod tytułem „Der Seehafensspediteur in der deutschen Verkehrswirtschaft", oraz broszury Alfreda Murr'a pod tytułem „The Foreign Freight Forwarder", literatura z zakresu spedycji morskiej właściwie nie istnieje. Zagadnienia te traktowane są przy badaniu elementów handlu zagranicznego w sposób bardzo pobieżny.

Brak ogólnego zrozumienia i zainteresowania dla spraw związanych ze spedycją morską, kontrastuje z dużym zapotrzebowaniem na spedytorów we wszystkich większych ośrodkach handlu zamorskiego. Zapotrzebowanie to jest trudne do zaspokojenia z tego względu, że kwalifikacje, jakie musi posiadać spedytor są bardzo wysokie. Zawód spedytora wymaga gruntownego przygotowania praktycznego i teoretycznego.

Doświadczenia zdobyte w ciągu długich lat pracy przy obsłudze handlu międzynarodowego i związana z tym zdolność szybkiej orientacji, oraz podejmowania korzystnej decyzji w imieniu strony reprezentowanej, czynią ze spedytora handlu zagranicznego niezastąpioną w tej dziedzinie osobę. Jest on nie tylko reprezentantem załadowcy, wzglę-

dnie konsygnatariusza, pośrednikiem między kupującym, a sprzedawcą, ale również koordynatorem wszystkich czynników mających wpływ na rozmiar importu i eksportu, jak koszta transportu morzem i lądem, cena towaru, drogi handlowe, konkurencja międzynarodowa, oraz sama technika handlu.

Wysyłka eksportowa przed dojściem do rąk kupującego korzysta z szeregu usług dokonywanych przez przedsiębiorstwa kolejowe, przewozowe, firmy maklerskie, ajencje ubezpieczeniowe, zarządy zrzeszeń, konsulaty, banki, urzędy celne itp. Instytucją, która dzięki swej organizacji jest w stanie załatwiać wszystkie sprawy związane z wyżej wymienionymi usługami jest właśnie spedycja morska. Pomaga ona eksporterowi przy wysyłce towarów, importerowi natomiast udostępnia szybką i tanią dostawę.

Spedytor handlu zagranicznego jest tak nieodzownym ogniwem w obrocie międzynarodowym, że nie może być wyeliminowany przez jakąkolwiek inną instytucję bez uszczerbku dla ekspansji handlu zagranicznego. Praktyka wykazała, że konieczności korzystania z usług spedycji nie usuwają ani „Biura dla Obrotów z Zagranicą" utrzymywane w portach przez niektóre fabryki, koleje czy linie okrętowe, ani takie instytucje, jak np. w Ameryce „Departament Eksportu Fabrykatów", względnie oddziały spedycji okrętowej. Instytucjom tym brak ze względu na pewną jednosrtonność zarówno elastyczności, jak i zdolności wykorzystania wszystkich udogodnień eksportowych czy importowych. W praktyce zmuszone są one w końcu zwracać się o pomoc do spedytora morskiego.

Kupiec zagraniczny zastrzega sobie poza tym wybór spedytora. Kieruje się on w tym wypadku zaufaniem do spedytora, z którym już współpracował, względnie którego mu polecono. Wskutek takiego zastrzeżenia, transakcja nie może przejść jedynie na przykład przez wyżej wspomniany „Departament Eksportu Fabrykatów", z pominięciem spedytora. Niekorzystną okazała się również w praktyce metoda stosowana przez Biuro Eksportowe Kolei utrzymywane w Ameryce, oraz w Anglii, a polegające na ograniczaniu się do ładunków masowych z pominięciem usług spedycji morskiej. Usług tych nie zastąpiły też Biura Spedycji Okrętowej z tego względu, że są one zainteresowane wyłącznie we własnych transakcjach.

Dla zobrazowania znaczenia spedytora zagranicznego wymienimy szereg głównych, wykonywanych przez niego funkcji. Są one następujące:

1) Porozumiewanie się z dostawcą i przygotowywanie towaru do wysyłki, zgodnie z datą wymienioną w zamówieniu.

2) Umawianie się z załadowcą co do należytego opakowania, znakowania, fakturowania itp., w celu zaspokojenia wymagań kupca, oraz przepisów formalnych zagranicy.

W tym wypadku spedytor morski korzystając z własnego doświadczenia doradza załadowcy, lub dostawcy, jak znakować paczki, dla wykazania ich zawartości i wagi, oraz jak przygotować odpowiednie konosamenty z właściwym podaniem nazwiska i adresu ostatecznego odbiorcy, oraz różnych klauzul dotyczących rozdziału kosztów.

3) Doprowadzenie transportów z głębi kraju do najdogodniejszego portu wyjścia, w możliwie najtańszy sposób.

Prawo spedytora do dysponowania towarem, czy to w miejscu pochodzenia towaru, czy też w porcie załadowania, określa umowa kupna-sprzedaży. Biorąc pod uwagę zarówno wysokość stawek za przewóz, jak i przydatność wybranego środka transportu do przewozu danego towaru, spedytor morski porozumiewa się zwykle z firmami spedycji lądowej i zleca im wykonanie dostawy. Niektóre większe firmy spedycji morskiej posiadają w celu usprawnienia przywozu towarów z głębi kraju do portu, własne oddziały w ważniejszych ośrodkach przemysłu. W wypadku, gdy załadowca zajmuje się dostawą towaru do portu na własną rękę, działa on również w ścisłym porozumieniu ze spedytorem morskim.

4) Wyznaczanie trasy, jaką mają być przewiezione towary, oraz porozumienie się w tej sprawie z liniami okrętowymi.

Większość towarów przewozi się na „trampach". Trzeba więc poinformować się dokładnie co do daty przybycia odpowiedniego statku i dalszej jego podróży.

5) Zajmowanie się dostawą na statek po przybyciu towaru do portu wyjścia.

Przed rozpoczęciem samego załadunku towaru, spedytor morski dokonuje szereg czynności, mających na celu uniknięcie opóźnienia dostawy, oraz dodatkowych kosztów przy klarowaniu. Stara się on w pierwszym rzędzie o to, by wszystkie potrzebne do załadunku dokumenty były w należytym porządku. Następnie porozumiewa się z władzami celnymi. W wypadku zwłoki w dostawie stara się o przyspieszenie dostawy, badając gdzie w danym momencie towar się znajduje, oraz zawiadamiając przewoźnika lądowego o odpowiedzialności, jaką pociągnie za sobą opóźnienie dostawy.

6) Gromadzenie ładunków pochodzących od rozmaitych dostawców, a przeznaczonych dla jednego kupca, w celu załadowania ich na ten sam statek.

Oprócz stawki frachtowej od wagi towaru wymienionej na konosamencie, istnieje również pewne ustalone minimum opłat od każdego konosamentu, pobierane przez przewoźnika morskiego. Przy dużych przesyłkach ilość konosamentów nie odgrywa wielkiej roli. Inaczej przedstawia się sprawa przy drobnych partiach towaru. Duże oszczędności przynosi w tym wypadku umieszczenie szeregu towarów przeznaczonych dla tego samego odbiorcy, na jednym konosamencie.

7) Pomoc przy cleniu.

Spedytor morski posiadając odpowiednią znajomość spraw celnych załatwia dla swego zleceniodawcy wszystkie sprawy związane z procedurą celna. Niektórzy spedytorzy międzynarodowi utrzymują przy swych biurach osobne wydziały celne.

8) Załatwianie wszelkich formalności związanych z ubezpieczeniem towaru, czy to w ubezpieczalniach krajowych, czy też zagranicznych.

Dużą rolę odgrywa tu wybór rodzaju ubezpieczenia, tak aby zarówno stawka ubezpieczeniowa, jak i zwolnienie się od ewentualnej odpowiedzialności, odpowiadały interesom zleceniodawcy.

9) Przygotowywanie faktur konsularnych zgodnie z przepisami kraju przeznaczenia.

10) Pomoc przy załatwianiu formalności bankowych, związanych z transakcją eksportową, lub importową.

Spedytor morski musi dopilnować, by wszystkie dokumenty, takie jak faktura, konosamenty, polisy ubezpieczeniowe, oraz odpowiednie rachunki były w należytym porządku i na czas przedłożone bankowi, oraz aby sposób wypłaty odpowiadał wymaganiom eksportera.

11) Opieka nad składowaniem towarów.

Chodzi tu o zagwarantowanie miejsca dla towarów w publicznych lub prywatnych składach celnych, oraz obecność przy ważeniu, sortowaniu, pobieraniu prób itp. czynnościach.

Usługi spedytora zagranicznego obejmują poza tym dostarczanie eksporterom odpowiednich informacji, dotyczących rozkładu żeglugowego, przepisów załadunkowych i zwyczajów handlowych. Na jego opinii opiera się eksporter w wyborze importera, oraz rodzaju umowy.

Spedycja morska w Polsce przechodziła różne etapy rozwoju. Jako korzystne w tym rozwoju zjawisko podkreślić należy przejawiającą się już przed ostatnią wojną tendencję do stworzenia tzw. „spedytora czystego", wykluczającą łączenie w jednym przedsiębiorstwie czynności spedytora i maklera. Jest bowiem rzeczą oczywistą, że między interesami armatora, którego reprezentuje makler, a interesami załadowcy, względnie nabywcy towaru, mogą zachodzić poważne rozbieżności w zagadnieniach frachtowych, przy wystawianiu tzw. „czystego konosamentu" i innych. Ponieważ zadaniem spedytora jest opieka nad towarem i obrona interesów właściciela towaru, dlatego też jedynie „czysty spedytor" może odpowiadać wszystkim w tym względzie stawianym wymogom.

Dalszym etapem rozwoju, korzystnym również dla spedycji portowej, jest rozdział prac przeładunkowych od właściwych czynności spedytora morskiego. Wyrazem tego podziału pracy jest powołanie w naszych portach „Portorobu", obejmującego całość prac fizycznych w porcie i mogącego się pochwalić dużymi osiągnięciami w dziedzinie usprawnienia przeładunku towarów.

Mimo tych ograniczeń działalności spedytora morskiego do funkcji czysto spedycyjnych, zakres i charakter tych wyżej wymienionych funkcji posiada swój specjalny ciężar gatunkowy, który w rozważaniach nad usprawnieniem handlu zagranicznego, nakazuje stawiać spedytora morskiego na równi z eksporterem, importerem, względnie producentem. Stąd też wynika, że przy organizacji aparatu usług portowych należy stworzyć warunki, które zagwarantowałyby wykorzystanie doświadczeń, jakie nagromadzono w istniejącym już aparacie spedycyjnym, oraz staranne szkolenie nowych kadr spedytorów handlu zagranicznego.

MGR HENRYK SADOKIERSKI

Zagadnienie polskiej żeglugi przybrzeżnej

Żegluga przybrzeżna w Polsce ma już swoją przedwojenną tradycję. Ruch letniskowo-morski poza charakterem wypoczynkowym posiadał w sobie również pełnowartościowy zadatek dla przyszłego rozwoju psychiki morskiej, a komunikacja morska była praktycznym wyrazem tego dążenia.

Posiadany skrawek wybrzeża nie mógł jednak stanowić dość szerokiej bazy dla polskiego kabotażu. Komunikacja na odcinku Gdynia — Hel była w owym czasie sztandarową linią o największej popularności i najsilniejszym ruchu pasażerskim.

Skomasowany nacisk szerokiego zaplecza na wąski odcinek wybrzeża dawał wprawdzie efekt eksploatacyjny, nie uchronił jednak przedsiębiorstw żeglugi przybrzeżnej od trudności gospodarczych wynikających z jednostronnego charakteru flotylli i sezonowości pracy.

Nic więc dziwnego, że już wówczas szukano oparcia tej żeglugi na szerszej płaszczyźnie, wychodząc z odpowiednimi jednostkami na Bałtyk i uzupełniając flotę taborem frachtowym.

W odrodzonym Państwie żegluga przybrzeżna została zapoczątkowana już latem 1946 r. W Zatoce Gdańskiej i na Zalewie Szczecińskim przy pomocy niezupełnie odpowiednich jednostek powiązano Gdynię z Helem oraz Szczecin ze Świnoujściem.

Niepewność jednak dróg wodnych w bezpośrednim okresie powojennym czyniła wszelką wyprawę morską niebezpieczną i to tym ryzykowniejszą, im bliżej odbywała się brzegów. Groźba min była wtedy na terenie wód przybrzeżnych poważną i realną.

Równoległą trudność stanowił całkowity brak taboru pływającego. Z pośród dawnych jednostek polskiej żeglugi przybrzeżnej jak „Jad-

wiga", „Wanda", „Gdańsk" i „Gdynia" tylko pierwsza uratowała się z opresji wojennych w stanie zdatnym do użytku, ale za to w zmienionnj postaci i formie, a mianowicie jako holownik „Wilk".

Nic więc dziwnego, że postawiona na porządku dziennym sprawa wznowienia kabotażu mogła znaleźć dość ograniczoną zresztą realizację dopiero w 1947 r. Jest rzeczą zrozumiałą, że kolejność zaspakajania potrzeb w dźwigającej się z ruin i zgliszcz gospodarce narodowej nakazywała odsunąć na plan dalszy budowę specjalnych jednostek dla żeglugi przybrzeżnej.

Dlatego też zgodnie z zaleceniem Ministerstwa Żeglugi ograniczono się w tej dziedzinie do podnoszenia i przystosowywania wraków statków, znalezionych na naszych wodach oraz wykorzystania jednostek uzyskanych z tytułu reparacji wojennych.

W ten sposób dzięki wysiłkowi polskiego marynarza i mechanika okrętowego, dzięki gotowości stoczni do dokonania kapitalnych przeważnie. remontów, idea utworzenia kabotażu uzyskała realne formy.

I rzeczywiście już w 1948 r. uruchomiono szereg względnie odpowiednich jednostek, a ukoronowaniem tych starań było otwarcie letniej komunikacji między Gdynią a Szczecinem przy pomocy statku s/s „Beniowski". Trzeba stwierdzić, że opinia społeczna poprzez liczne publikacje prasowe oceniła pozytywnie wkład pracy, jaki na tym odcinku został dokonany. Tym niemniej wszyscy zdajemy sobie sprawę, że jest to prowizorium, które w miarę realizacji planu trzyletniego, a w płaszczyźnie morskiej w toku urzeczywistnienia planu długofalowego, ulec musi zastąpieniu przez właściwy program budowy floty przybrzeżnej.

Fakt, że statki polskiej żeglugi przybrzeżnej do końca 1948 r. według wszelkiego prawdopodobieństwa przewiozą około 300.000 pasażerów — każe nad całokształtem zagadnienia zastanowić się poważnie i do przyszłego rozwoju tej żeglugi oraz planu rozbudowy floty kabotażowej odnieść się z należytą troską i starannością.

Przy rozważaniu i analizie tej sprawy nie możemy jednak mimo zmienionej rzeczywistości pominąć pewnych trudności, na które napotykała żegluga przybrzeżna już przed wojną.

Uzyskaliśmy wprawdzie sze roki pas wybrzeża i baza polskiego kabotażu stała się niewątpliwie szerszą, tym niemniej pewne elementy nie uległy zmianie i przyjąć je możemy za constans.

Zaliczamy do nich klimatyczne i geograficzne warunki naszego wybrzeża, które lapidarnie można określić jako naturalne przesłanki eksploatacyjne polskiej żeglugi przybrzeżnej. Stanowią one dla każdego przedsiębiorstwa tego typu żeglugi nieprzekraczalny limit i decydować będą o jego strukturze, dynamice i zasięgu.

O ile lato nadmorskie od połowy czerwca do końca sierpnia stwarza dla żeglugi przybrzeżnej korzystniejsze warunki pracy, o tyle w czasie wiosennych i jesiennych sztormów, pomijając już zimę, nie znajdzie się na pewno chętnych do podróży.

Utrzymanie zatym całorocznych linii pasażerskich wzdłuż wybrzeża uznać należy z góry za skazane na niepowodzenie poza tylko nielicznymi zresztą wyjątkami, gdzie droga morska dogodniejszą jest od lądowej. Tymczasem i w tym względzie natura okazała się dla żeglugi przybrzeżnej niełaskawą, bowiem mało ukształtowana linia brzegu nie daje komunikacji morskiej żadnej przewagi nad drogą lądową poza odcinkami Gdynia-Hel i Szczecin-Świnoujście.

W tych warunkach żegluga przybrzeżna pozbawiona zostaje w swej przeważającej części charakteru komunikacyjnego, a staje się tylko narzędziem turystyki morskiej.

Postawione tej żegludze zadanie ożywienia małych portów jak dotąd nie mogło znaleźć praktycznego zastosowania z braku odpowiednich na ten cel jednostek i dlatego z rozważań niniejszych jest eliminowane. W każdym razie nie uważamy za możliwe przyjąć, że volumen ładunków tych portów będzie tak wysoki, iż zdoła alimentować flotę przybrzeżną w dostatecznej mierze.

Jeśli ustalimy, że działalność żeglugi przybrzeżnej nie ma wykraczać poza ramy polskich wód przybrzeżnych, to cała sprawa od strony gospodarczej nabiera specjalnego aspektu i właściwie wracamy do tego punktu wyjścia, przy którym były nasze przedsiębiorstwa już przed wojną.

Zjawisko sezonowości w polskiej żegludze przybrzeżnej charakteryzuje ogromne nasilenie ruchu na krótkim odcinku czasu. Celem zaspokojenia tego wzmożonego ruchu potrzebne są większe ilości jednostek, które w pozostałych miesiącach musiałyby stać bezczynnie lub przy zmniejszonych pracy szłaby „na sznurek". Prowadziłoby to z jednej strony do dekapitalizacji majątku, z drugiej zaś przyjęta przy obliczaniu całorocznych kosztów kalkulacja musiałaby dać takie ceny, które byłyby jaskrawym nonsensem budżetowej konieczność jakby zamykania przedsiębiorstwa na okres 9 miesięcy, a to celem przetrwania do następnego lata.

Każdy jednak, kto rozumie sens i należytą organizację przedsiębiorstwa żeglugowego pojmie łatwo, że tego rodzaju podejście do odpowiedzialnego odcinka pracy morskiej, byłoby niewłaściwe i nie wytrzymałoby próby życia.

Komunikacja morska szczególnie zaś pasażerska i turystyczna wymaga przygotowania i doświadczenia. Nasza żegluga przybrzeżna ma do przewozu najcenniejszy a zarazem najtrudniejszy „ładunek", jakim jest człowiek, i to z reguły wcale lub mało obyty z morzem.

Dla tego rodzaju usług personel nie może być ani przypadkowy, ani sezonowy, lecz musi być wyszkolony i w pracy jeszcze bardziej pogłębiać swe doświadczenie.

Nie można też pominąć milczeniem socjalnej strony zagadnienia sezonowości pracy i

jej ujemnych skutków. Ciągłe bowiem przyjmowanie i zwalnianie pracowników, stwarzałoby nieodpowiednią atmosferę braku stabilizacji i nie pozostało bez wpływu na jakość pracy oraz wartość człowieka.

O ile w gospodarce przedwojennej tego rodzaju trudności wywoływać musiały kryzysy, po których dopiero przychodziło rozwiązanie opłacane nieraz poważnymi ofiarami, o tyle w gospodarce planowej dzięki bezpośredniej interwencji Państwa znacznie łatwiej opanować można wszelkie ujemne zjawiska, a całość nagiąć do społecznie i gospodarczo uzasadnionej koncepcji.

Rozmiar naszej floty kabotażowej nie musi być równy aktualnym potrzebom gospodarczym, lecz przez włączenie momentu polityki morskiej wykraczać może poza ramy ścisłych kalkulacji. W każdym razie nie uważamy za konieczne by polska flota kabotażowa w swej konstrukcji użytkowej podlegała wpływom ograniczonych warunków eksploatacyjnych naszego wybrzeża. Wkład kapitałowy we flotę przybrzeżną nie może w permanencji stanowić demonstracyjnego wydatku zamrożonego i bez perspektywy rentowności.

Szczególnie w chwili ustalania planu floty musimy myślą wybiegać naprzód i antycypować te zjawiska, które dziś jeszcze mogą mieć nie skrystalizowany charakter.

Jak każda zdrowa koncepcja musi mieć i żegluga przybrzeżna swą perspektywę rozwoju i w toku pracy ustalać proporcjonalnie szeroki horyzont, który byłby odpowiednikiem ekspansji naszej na morzu.

BOLESŁAW POLKOWSKI

Stan i praca polskiej floty handlowej

Artykuł niniejszy ma na celu scharakteryzować dzisiejszy, aktualny stan polskiej floty handlowej.

Materiał, na którym oparto obliczenia, pochodził z Gdyni-Ameryka - Linie Żeglugowe z połowy września 1948 r., jak również z innych urzędowych i półurzędowych publikacji.

W obliczeniach pominięto statki małe, nie służące do przewozu towarów względnie pasażerów, jak również statki żeglugi przybrzeżnej, lugry i kutry rybackie, holowniki itp. Uwzględniono za tym tylko statki, biorące udział w transporcie morskim.

Całość polskiej floty handlowej należy do trzech armatorów, są nimi:

Bałtycka Spółka Okrętowa, eksploatujące jeden statek s/s NAROCZ, zbudowany w 1915 roku, 1795 BRT.

W. Bartosiak — eksploatuje jeden statek s/s GOPŁO, rok budowy 1898, 2263 BRT.

Gdynia Ameryka - Linie Żeglugowe — eksploatujące statki własne, jak również statki „Żeglugi Polskiej“ i „Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego“.

Całość tonażu G.A.L.‘u dzieli się na 2 zespoły: statki obsługujące linie regularne oraz trampy. Ponadto kilka statków znajduje się w przebudowie i remoncie.

LINIE REGULARNE

G.A.L. w połowie września utrzymuje 12 linii regularnych. Na liniach tych pracuje ogółem 17 statków polskich, reprezentując tonaż 77.847 BRT oraz 2 zacharterowane szwedzkie o tonażu 700 BRT.

I. Transatlantyki

Linia Gdynia — New York obsługująca po drodze porty Kopenhagę i Southampton. — Częstotliwość — co 4 tygodnie. Statek m/s BATORY — (14.287 BRT) zabierający 832 pasażerów i ładunek drobnicy.

Linia Gdynia — Ameryka Południowa, — zawijająca do portów: Antwerpia, Rio de Janeiro, Montewideo, Buenos Aires, Santos. Statki odchodzą co 30 dni. Na tej linii pracują: s/s KOŚCIUSZKO (7572 BRT), s/s PUŁASKI (7083 BRT), s/s Gen. WALTER (4.742 BRT), s/s KILIŃSKI (7.612 BRT). Są to statki drobnicowe, zabierające również pasażerów. Każdy z nich ma miejsce na 12 osób.

Linia Genua — Ameryka Środkowa, obsługująca porty Cannes, Algier, Gibraltar, — Funchal (Madera), La Guayra Curacao, Cartagena, Colon — Havana, Lisbona. Częstotliwość rejsów — co 6 tygodni. Kursuje s/s JAGIEŁŁO (6.261 BRT), zabiera 637 pasażerów i ładunek drobnicy.

Linia Neapol — New York, zawija do Genui, Cannes, Gibraltar, Halifax. Co 5 tygodni odchodzi m/s SOBIESKI — (11.030 BRT) zabiera 710 pasażerów i ładunek drobnicy.

Sumując tonaż transatlantyków wychodzimy na 7 statków o ogólnym tonażu 58.587 BRT.

Najstarszym z tych statków jest s/s PUŁASKI, wybudowany w 1929 ma lat 19. m/s BATORY, wybudowany w 1936, ma lat 12.

Po 9 lat służby mają: m/s SOBIESKI, s/s JAGIEŁŁO, s/s KOŚCIUSZKO, m/s GENERAŁ WALTER; wybudowane zostały w 1939 roku.

Ostatni wszedł do pracy s/s KILIŃSKI, wybudowany w r. 1944.

II. Bliski Wschód

Na Bliski Wschód prowadzi tylko jedna **linia Lewantyńska,** obsługująca porty: Antwerpia, Genua, Istanbul, Beyrouth, Port Said, Aleksandria.

Gdańsk — Lewant.

Statki odchodzą co miesiąc, od końca miesiąca września kursować będą co 3 tygodnie. Na linii tej kursują 3 motorowce: m/s LECHISTAN (1907 BRT), m/s MORSKA WOLA (3337 BRT) i m/s STALOWA WOLA (3133 BRT) oraz 2 pa-

rowce: s/s OPOLE (2725 BRT) i s/s OLSZTYN (1925 BRT). — Ogółem 5 statków o ogólnym tonażu 13.047 BRT. Są to drobnicowce, mające po kilka miejsc dla pasażerów. Wiek tych statków jest różny. Motorowce starsze 19 i 24 lata — m/s Lechistan — zbudowany w 1929, m/s Morska Wola i m/s Stalowa Wola — w 1924. Parowce natomiast mają po 4 lata; oba wybudowane w 1944 roku.

III. Europa zachodnia

Porty Europy Zachodniej połaczone są z Gdynią trzema liniami regularnymi.

Linia Gdynia — Szczecin — Rotterdam — Antwerpia, co 3 tygodnie: kursuje s/s ŚLĄSK (1402 BRT) ma 4 miejsca dla pasażerów.

Linia Gdynia — Londyn, co 2 tygodnie: odchodzi s/s LECH (1568 BRT) ma 12 miejsc dla pasażerów.

Linia Gdynia — Hull, co 2 tygodnie; odchodzi s/s LUBLIN (1409 BRT) ma 12 miejsc dla pasażerów.

Ogółem na tych liniach kursują 3 statki o tonażu 4379 BRT.

Statki te zostały wybudowane: s/s ŚLĄSK i s/s LUBLIN w 1932 roku — mają po 16 lat; s/s LECH w 1934 — ma lat 14.

IV. Bałtyk

Na Bałtyku i do Państw Skandynawskich zatrudnione są 4 linie.

Linia Gdynia — Stockholm, co 2 tygodnie; kuresuje zacharterowany szwedzki motorowiec m/s TESSY (391 BRT).

Linia Gdynia Göteborg, co 2 tygodnie, kursuje s/s HEL (1066 BRT).

Linia Szczecin — Stockholm co 2 tygodnie, kursuje zacharterowany szwedzki parowiec s/s LILLY I (309 BRT).

Linia Gdynia — Szczecin — porty Skandynawskie, obsługuje porty: Malmö, Kopenhaga, Göteborg, Oslo — co 2 tygodnie, odchodzi m/s OKSYWIE (768 BRT).

Ogółem linie te obsługują 4 statki, w tym 2 szwedzkie o tonażu 700 BRT oraz 2 polskie statki o tonażu 1834 BRT.

s/s HEL i s/s OKSYWIE zbudowane zostały w 1935 r., mają zatym po 13 lat. m/s TESSY zbudowany w 1941 roku, s/s LILLY I — w 1916 roku.

TRAMPY

W połowie września 1948 jako trampy pracowało 18 statków o tonażu ogólnym 63.263 BRT.

Trampy również należy podzielić na charakterystyczne grupy: tzw.

I. Trampy liniowe

Są to największe jednostki po przeszło 7.000 BRT każdy, mające swój zasięg do Ameryki Południowej, dokąd niedawno kursowały i prawdopodobnie na trasę tą wrócą w przyszłości.

Ostatnio wszystkie były zatrudnione przy przewozie rudy z portu szwedzkiego Lulea do Gdyni i Gdańska.

Obecnie, kończąc to zadanie, przechodzą do innej służby — mianowicie będą woziły węgiel w różnych relacjach jak z Polski do Francji, Włoch i Danii, z Anglii do Casablanki, pewne partie jęczmienia z Danii do Włoch. W drodze zaś powrotnej będą woziły fosfaty z Algieru i Marocca do kraju.

Do omawianej grupy trampów należą pięć statków:

Są to statki typu „Empire“, otrzymane przez Polskę od Aliantów w drodze odszkodowania za zatopione podczas wojny statki polskie.

s/s BAŁTYK (7001 BRT), s/s BIAŁYSTOK (7173 BRT), s/s BORYSŁAW (5977 BRT). s/s TOBRUK 7048 BRT) i s/s NARWIK (7031 BRT).

Ostatni z nich s/s NARWIK do końca listopada br. w dalszym ciągu zatrudniony zostanie do przewożenia rudy szwedzkiej z Lulea do Gdyni i Gdańska.

Ogólny tonaż 5 trampów liniowych wynosi 34.230 BRT.

Wszystkie wymienione statki wybudowane zostały w roku 1942, każdy na innej stoczni w Anglii, Szkocji i Stanach Zjednoczonych.

II. Rudo-węglowce

Do przewożenia rudy i węgla przeznaczony jest zespół 9 statków, pracujących w różnych warunkach i na różnych odcinkach. Ogólny tonaż tych 9 statków wynosi 19.191 BRT.

5 statków: s/s TORUŃ (1978 BRT), s/s WILNO (2018 BRT), s/s POZNAŃ (2017 BRT), s/s KRAKÓW (2018 BRT) i s/s KATOWICE (1995 BRT) będą woziły węgiel z Anglii, Niemiec i Holandii do Szwecji, Danii i Finlandii. Na razie s/s TORUŃ wykona jeden rejs do Palestyny, wioząc węgiel na Zachód i przywożąc tomasynę z Francji i Belgii. Podobny rejs, z pominięciem Palestyny, wykona s/s WILNO. Pozostałe 3 statki wożą węgiel do Francji i Belgii biorąc jako ładunek węgiel z Rotterdamu do Danii, a s/s KRAKÓW w szczególności samochody z Londynu do Gdyni.

Podobne zadanie mają: s/s LIDA (1387 BRT) i s/s KUTNO (2183 BRT), które wożą polski węgiel na Zachód, a z Zachodu również węgiel do Szwecii, Danii, Norwegii i Finlandii.

Dwa statki s/s WISŁA (3108 BRT) i s/s KOLNO (2487 BRT) zajęte są wożeniem rudy szwedzkiej dla kraju i tranzytowej dla Czechosłowacji.

Wiek rudo-węglowców należy w naszym shipingu do poważnych. s/s KUTNO i s/s KATOWICE wybudowane zostały w 1925 roku — mają po 23 lata; s/s TORUŃ, s/s WILNO, s/s POZNAŃ i s/s KRAKÓW — w 1926 — mają po 22 lata; s/s WISŁA w 1928 — ma lat 20; s/s KOLNO — w 1936 ma lat 12; wreszcie s/s Lida — ma lat 10.

III — Tramp - drobnicowiec.

Jest nim s/s RATAJ (1021 BRT): wozi drobnicę ze Szczecina do Finlandii i odwrotnie. Jest to najstarszy statek, wybudowany w 1906 roku — ma już lat 42.

IV — Tankowce.

Trzy motorowe tankowce przeznaczone na przewóz ropy i olejów. Razem mają pojemność 8853 BRT. m/s KAR-

PATY (6487 BRT) wozi ropę z Zatoki Perskiej do Gdańska. Dwa pozostałe m/s TURNIA (666 BRT) i m/s RYSY (1700 BRT) przywożą oleje, ładując je w Antwerpii. Pod względem wieku m/s KARPATY wybudowany został w roku 1927, ma lat 21; m/s TURNIA — w 1944, m/s RYSY — w 1942.

ZESTAWIENIE OGÓLNE

Ogólny tonaż 17 liniowców wynosi 77.847 BRT; 18 trampów —63.263 BRT. Ogólny więc tonaż statków czynnych GAL'u wynosi 141.110 BRT. Do tego doliczyć należy statki znajdujące się w przebudowie lub odbudowie.

s/s KOŁOBRZEG	— 2363 BRT.
s/s WARYŃSKI	— 4457 BRT.
s/s WARTA	— 5998 BRT.
s/s PUCK	— 1066 BRT.
m/s LEWANT	— 1923 BRT
Ogółem	15.407 BRT

Ponadto dwa statki mogą być wzięte w rachubę: s/s NYSSA — 547 BRT, przeznaczone na rozbiórkę i s/s KALISZ — 3.300 BRT, ostatnio sprzedany.

Można również wspomnieć o statku MONTE CASSINO, który jest właściwie jeszcze kadłubem, wymagającym budowy.

Jeżeli chodzi o wiek statków, to z obliczenia średniej ważonej wypada on: dla liniowców — 11 lat, dla trampów — 13 lat, przeciętna dla wszystkich — 12 lat.

Inne statki

Poza wyliczonymi, w rejestrze zapisane są następujące statki: fregata DAR POMORZA statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej, 1561 BRT, 1926 m² żagli na 3 masztach, wybudowany w 1903 r.

s/s WAZA — prom pomiędzy Szczecinem a Trelleborgiem, 1547 BRT, wybudowany w 1909 roku, znajduje się w naprawie w Stoczni w Gdyni.

s/s BENIOWSKI — 1912 BRT, wybudowany w 1912 roku, pełni służbę, jako statek żeglugi przybrzeżnej między Szczecinem a Gdynią i Sopotem, należy do „Żeglugi Przybrzeżnej „GRYF".

PRACA STATKÓW

Praca naszej floty handlowej wyrażona może być liczbami, dotyczącymi przewozu towarów i pasażerów.

W roku 1947 statki linii regularnych przewoziły 296 tysięcy ton towarów, trampy — 568 tysięcy ton, razem wszystkie statki 864 tysięcy ton. Dotyczy to przewozu towarów z portów polskich, jak również między portami obcymi.

Rozwój przewozu towarów w roku bieżącym przedstawia się imponująco: w I kwartale przewieziono 269 tys. ton, w II kwartale — 433 tys. ton, ogółem w pierwszym półroczu 702 tys. ton.

W poszczególnych miesiącach 1948 przewóz przedstawia się następująco (tys. ton):

1948	Ogółem	Linie regularne	Trampy
I	79	33	45
II	81	34	48
III	109	39	70
IV	106	22	84
V	167	26	141
VI	160	24	136
VII	191	46	145
VIII	211	31	180

Widoczny jest stały wzrost przewozu towarów przez trampy, zmienna wysokość przewozów przez liniowce.

Wskaźnik przewozów, obliczony na podstawie — przewozy w styczniu 1948 = 100, przedstawia się następująco:

	Ogółem	Liniowce	Trampy
I	100	100	100
II	105	103	106
III	142	118	154
IV	138	66	185
V	117	78	310
VI	208	72	299
VII	242	138	322
VIII	260	93	400

Przewóz pasażerów w roku 1947 wyraża się liczbą 27.008 osób. W I kwartale 1948 przewieziono 4158 osób, w II kwartale — 9613, za półrocze 1948 — 13.771 osób.

Dla porównania podajemy poniżej liczbę przewiezionych pasażerów w poszczególnych miesiącach, obok wskaźnik, przy obliczaniu którego, jako podstawę wzięto przewóz w styczniu 1948 = 100.

Przewóz pasażerów

1948	Liczba		Wskaźnik
I	100	100	100
II	105	103	106
III	142	118	154
IV	138	66	185
V	217	78	310
VI	208	72	299
VII	242	138	322
VIII	260	93	400

UWAGI KOŃCOWE

Szkic powyższy jest jednym z zagadnień, dotyczących stanu i pracy polskiej floty handlowej.

Autor widzi następujące zagadnienia, wymagające opracowania: eksploatacja, dochodowość, plan rozbudowy, rola floty w kształtowaniu się bilansu płatnego, rola floty, jako czynnika interwencyjnego w kształtowaniu się frachtów morskich, kontakty i umowy międzynarodowe, sprawa utworzenia osobno prowadzonych towarzystw okrętowych.

Rybołówstwo Morskie

GIMNAZJUM PRZETWÓRSTWA RYBNEGO

Jednym z dotychczas najbardziej dokuczliwych braków we wszystkich niemal gałęziach produkcji jest niedostateczna doza wykwalifikowanych sił fachowych. Dlatego też Państwo otacza nadzwyczaj troskliwą opieką szkolnictwo zawodowe, jako podstawę rozwoju gospodarki narodowej.

Z każdym rokiem problem wyszkolenia odpowiedzialnego pracownika zmierza ku pomyślnemu rozwiązaniu.

Przetwórstwo Rybne i Przemysł Rybno - Konserwowy ciągle jeszcze nie może rozwinąć swych pełnych zdolności wytwórczych z powodu zbyt małej ilości pracowników o odpowiednim przygotowaniu fachowym. I w tej dziedzinie jednak sprawa wyszkolenia zawodowego weszła na drogę konkretnej realizacji.

W roku ubiegłym powstała w Sopocie nowa średnia państwowa szkoła pod nazwą **Gimnazjum Przetwórstwa Rybnego.**

Ponieważ odczuwany jest powszechnie brak fachowców na szczeblu kierowników produkcji w poszczególnych fabrykach przemysłu rybnego brakowi temu zapobiegnie Gimnazjum.

Jest to jedyna tego typu szkoła w Polsce — 3 letnia i programowo odpowiada kl. VIII, IX i X szkoły 11-letniej. Absolwenci Gimnazjum będą mieli możność dalszego kształcenia się w 2-letnim liceum, uzyskując tytuł technika przemysłu konserwowo - spożywczego. Dyplom liceum da pełne uprawnienie do studiów wyższych w wydziałach przyrodniczo-matematycznych uniwersytetów i na politechnikach.

Gimnazjum realizuje w pełni cele i zadania państwa uspołecznionego, jest bowiem szkołą bezpłatną. Wszyscy uczniowie otrzymują stypendia, a nawet ubrania ochronne dla wykonywania prac warsztatowych, z budżetu szkoły.

Gimnazjum mieści się w gmachu Szkoły Powszechnej Nr 3 przy ul. Wejherowskiej w Sopocie.

Gimnazjum, obok realizowania systematycznego kształcenia młodzieży, rozumiejąc pilne potrzeby przemysłu i chcąc przyjść z pomocą realną przemysłowi, organizuje krótkoterminowe kursy dokształcające dla pracowników przemysłu. W ramach krótkoterminowych 3 miesięcznych i 1 miesięcznych kursów, przeszło przeszkolenie 104 pracowników branżowego przemysłu.

Zamierzenia Gimnazjum idą w tym kierunku, by szeregiem nowych krótkoterminowych kursów przeszkolić kadry pracowników według ściśle określonych funkcji.

W obiekcie tym, obok gmachu Gimnazjum i Liceum, będzie internat dla młodzieży z całej Polski, warsztaty i laboratorium naukowo - badawcze, które zajmie się doprowadzeniem do właściwego poziomu technik tradycjonalnych w przetwórstwie, a więc konserwiarstwa, wędzarnictwa, solarnictwa i przede wszystkim będzie się starać rozwiązać problemy nowe dla naszego przemysłu jakimi są: odpadki i dystrybucja.

Szkoła podlega Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

POŁOWY PRÓBNE W REJONIE KOŁOBRZEGU

W rejonie Kołobrzegu przeprowadza nadal połowy próbne kuter badawczy MIR „Ewa II". Stwierdzono, że bardziej opłacalne jest wychodzenie w morze na 2-dniowe rejsy, gdyż zaoszczędza to koszty dojazdu do łowiska.

Wydajność Głębi Bornholmskiej odnośnie połowów dorsza wydatnie się zmniejszyła w zestawieniu z okresem przedwojennym. Ponadto na północno-wschód od Głębi znajduje się teren nie zalecony dla połowów, gdyż istnieją tam zatopione na dnie jakieś parząco-żrące materiały wojenne.

Jednak w odległości 35 mil morskich na N od Kołobrzegu i bliżej nieco połowy dają dobre rezultaty. Spotyka się tam zwykle kutry niemieckie, łowiące przez kilka dni z rzędu. Posiadają one na pokładzie urządzenia do wyrobu konserw i małe zamrażalnie.

Bywają tam również dość często rybacy duńscy, łowiący śledzia tuką z kutrów i mancami z łodzi.

Należy stwierdzić, że połowy naszych rybaków w ciągu ostatnich miesięcy na łowiskach w rejonie kołobrzeskim były rentowne i nie ustępowały połowom gdyńskim.

KREDYT INWESTYCYJNY W BANKU RYBAKÓW MORSKICH NA OSADNICTWO RYBACKIE W 1948 ROKU

W roku bieżącym Bank Rybaków Morskich dysponuje sumą zł 25 milionów kredytu inwestycyjnego przeznaczonego na osadnictwo rybackie. Przy czym stawia się jako naczelne zadanie — podniesienie na wyższy poziom gospodarstw rybackich, rybaków osiadłych już na Wybrzeżu Odzyskanym.

Z kredytów skorzystać może każdy z rybaków, który dopełni wymaganych przez Bank warunków.

Wniosek o pożyczkę winien zawierać dokładne dane, na jaki cel pożyczka będzie zużyta i termin jej spłaty.

Termin ten winien być realny i nie może przekroczyć lat trzech.

Dla zabezpieczenia pożyczki służą skrypty dłużne, podpisane przez trzech majątkowo odpowiedzialnych poręczycieli.

Szczegółowych informacji dotyczących pożyczek udzielają Inspektorzy Urzędów Rybackich, oraz Bank Rybaków Morskich w Gdyni, Skwer Kościuszki 14.

KONFERENCJA W SPRAWIE KRAJOWEJ PRODUKCJI SILNIKÓW

W dniu 13 bm. Repartament Rybołówstwa Morskiego zwołał konferencję w sprawie krajowej produkcji silników dla rybołówstwa morskiego. Konferencja odbyła się w Morskim Urzędzie Rybackim w Gdyni i prócz delegatów Centralnego Zarządu Przemysłu Metalowego oraz Departamentu Rybołówstwa Morskiego, wzięli w niej udział przedstawiciele zainteresowanych krajową produkcją instytucji i firm. W toku dyskusji uzgodniono typy silników oraz orientacyjne zapotrzebowanie na nie na czas do 1955 r.

Produkcja silników oparta będzie najprawdopodobniej na licencji jednej z firm szwedzkich, z którymi pertraktacje o zakup licencji trwają.

USPRAWNIENIE ZUŻYTKOWANIA ODPADKÓW RYBNYCH

Dnia 4 września br. z inicjatywy Dep. Planowania Min. Przem. i Handlu odbyła się w lokalu Centrali Rybnej w Gdyni konferencja w sprawie zużytkowania odpadków rybnych w Polsce.

Na konferencji poruszono cały szereg zagadnień, dotyczących dotychczasowej utylizacji odpadków rybnych, produkcji mączki rybnej i olejów technicznych oraz przeprowadzanych prób technicznych. Zebranie według oświadczenia przewodniczącego Wł. Żelazka z Dep. Planowania dało rezultaty lepsze, aniżeli można było przypuszczać, ustalono bowiem, że zagadnienia te mają być natychmiast rozwiązane na odpowiedniej płaszczyźnie prac i planowo rozwijane w zakresie dalszych możliwości, jak i garbowania skór rybich, produkowanie klejów i żelatyny, przerób łusek rybich itp.

Dla uzgodnienia poszczególnych spraw i nakreślenia planu pracy, ma powstać komitet koordynujący na wzór dotychczas już istniejących komitetów w innych gałęziach gospodarki narodowej. Przy czym oświadczył inż. Żelazko, Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz inne zainteresowane Ministerstwa całkowicie poprą wysiłki w kierunku dalszego zużytkowania odpadków.

W odniesieniu do przepracowanego zagadnienia garbowania skór rybich, zainteresowane spółdzielnie: — „Speret" Gdańsk - Oliwa (pierwsza spółdzielnia pracy tego typu na Wybrzeżu) i „Fala", Szczecin, mają mieć zapewniony odbiór surowca od Centrali Rybnej i CZPK, gwarantujący im normalną pracę przetwórczą. Łącznie z tym, zostały również poruszone zagadnienia w Departamencie Kadr. Min. Przem. i Handlu.

Morska Kronika Krajowa

SZYBKIE POSTĘPY ODBUDOWY PORTU SZCZECIŃSKIEGO

Od chwili przejęcia portu przez władze polskie rozpoczęto w Szczecinie przygotowywanie portu do pracy. Najważniejszymi robotami w tym zakresie było usunięcie wraków, których łącznie około było 240. Z cyfry tej usunięto dotychczas 210, a dalsze prace są w toku.

Już w 1946 roku rozpoczęto remontowanie, a później również i budowanie nowych nabrzeży. W okresie trzech lat wybudowano przeszło 300 mb. nowych nabrzeży i odremontowano blisko 3 km nabrzeży starych. Największa cyfra przypada naturalnie na rok bieżący, w którym wybudowano względnie odremontowano przeszło 2 km nabrzeży.

Bardzo ważną robotą było przygotowanie magazynów, które umożliwiają przyjmowanie i eksportowanie drobnicy. Magazyny w czasie wojny zostały w porcie szczecińskim bardzo silnie zniszczone i z tej przyczyny trzeba było wielkiego wysiłku, by dostosować dawne hale fabryczne i inne pomieszczenia dla celów magazynowych. Stwierdzić jednakże trzeba że nie wszystkie magazyny są wygodne dla składania towarów i z tej przyczyny przystąpiono już do wznoszenia nowych magazynów drobnicowych na nabrzeżu Duńczycy. Budowanie tych magazynów łączy się z tworzeniem w Szczecinie nowego wielkiego portu dla przeładunków drobnicowych.

Dalszym działem odbudowy — to uruchamiane dźwigi. Pierwszy został uruchomiony już w 1946 roku; w roku następnym uruchomiono dalszych 11 dźwigów, a w bieżącym 10. Niezależnie od uruchomienia dźwigów starych, montowano jednostki nowe, najpierw sprowadzane z zagranicy, a ostatnio już i polskiej produkcji. Łącznie jednostek takich uruchomiono 14. Dalsze produkcji czeskiej port szczeciński otrzyma w najbliższym czasie.

Akcja odbudowy objęła też drogi i koleje. Łącznie na przestrzeni 3 lat efekty tej pracy wynoszą około 25 km dróg i torów kolejowych.

Wreszcie już w roku 1947 rozpoczęto przeprowadzanie prac pogłębiarskich. Roboty te wykonywano przy pomocy sprzętu wydobytego z dna Odry. W roku 1947 wydobyto 40.000 m. sześc. piasku z dna portu, a w roku bieżącym przeszło 200 tysięcy metrów sześciennych.

GDYNIA / GDAŃSK UZYSKUJĄ NOWE REGULARNE POŁĄCZENIA Z U. S. A.

W związku ze stale rosnącymi obrotami towarowymi porty polskie uzyskują nowe regularne połączenie żeglugowe.

Ostatnio duńskie towarzystwo okrętowe DET FORENDE DAMSKIBS-SELSKAB łącznie ze Scandinavian - American Line wznowiło przedwojenną linię regularną, łączącą Gdynię-Gdańsk z Nowym Jorkiem, Galveston (Huston) i Nowym Orleanem. Eksploatacja nowej linii zaingaugrowana została rejsem motorowca „Argentina" — który wypłynął z Gdyni dnia 12 września br.

Dnia 29 września drugi z kolei m-s „Maine" zabrał z Gdańska do Miami pierwszy po wojnie ładunek polskich suszonych wytłoków buraczanych. W najbliższym czasie przybędą do Gdyni: dnia 20.10 — m-s „Uruguaj" i dnia 3.11 — m-s „Bolivia".

WZMOŻENIE TRANZYTU CZESKIEGO PRZEZ PORTY POLSKIE

W ostatnich tygodniach zauważyć się daje wzmożony ruch tranzytowy czeski przez porty polskie. Po zakontraktowaniu tranzytu 30 tys. ton fińskiej papierówki, która w przeciągu najbliższych dwu miesięcy sprowadzona zostanie przez porty zespołu Gdańsk — Gdynia, Czechosłowacja zamierza rozpocząć eksport samochodów do Finlandii.

Na początku projektuje się wysyłkę około 100 samochodów, przy czym Czesi nawiązali już kontakt z polskimi czynnikami, by cała powyższa ilość przeszła również przez porty zespołu Gdańsk - Gdynia.

UTWORZENIE PAŃSTWOWO - SPÓŁDZIELCZEGO PRZEDSIĘBIORSTWA SPEDYCYJNEGO „SPEDYTOR"

Zarządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z 28. 7. 1948 r. (ogłoszonym w Nr 6 „Monitora Spółdzielczego" z mocą od dnia 1 sierpnia br.) utworzono państwowo - spółdzielcze przedsiębiorstwo spedycyjne pod nazwą „SPEDYTOR" z siedzibą w Warszawie. Przedsiębiorstwo to ma być prowadzone w ramach narodowych planów gospodarczych według zasad gospodarki hadlowej. Ma ono wykonywać zlecenia ekspedycyjne sektora uspołecznionego (państwowo - spółdzielczego) i przewozić towary samochodami pomiędzy składami spółdzielni i ich centralami a ekspedycjami kolejowymi lub ekspedycjami innych przewoźników w tej samej miejscowości. Omawiane przedsiębiorstwo ma prowadzić czynności transportowe dla obsługi ruchu spółdzielczego do chwili, gdy „Państwowa Komunikacja Samochodowa" (PKS) uzyska środki przewozowe, umożliwiające objęcie tych przewozów.

„SPEDYTOR" pozostaje pod zwierzchnim nadzorem Ministra Przemysłu i Handlu, który powołuje i zwalnia kilkuosobową Dyrekcję tego przedsiębiorstwa państwowo - spółdzielczego.

Funkcje tego przedsiębiorstwa państwowo - spółdzielczego sięgają również w dziedzinie, zazębiającą się z handlem morskim. Natomiast do bezpośredniej obsługi handlu z zagranicą powołane jest państwowo - spółdzielcze przedsiębiorstwo spożywczo-rolnicze „DAL - SPOŁEM", utworzone zarządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 28 czerwca 1948 r.

Organizacja tych przedsiębiorstw opiera się na ramowej ustawie z dnia 21 maja 1948 roku o przedsiębiorstwach państwowo - spółdzielczych — (Dz. U. R. P. poz. 201), która przyznaje spółdzielczości wpływ na działalność tych przedsiębiorstw państwowych, które wkraczają swym zasięgiem na sektor spółdzielczy. Minister Przemysłu i Handlu wydziela odpowiedni majątek z mienia państwa i organizuje w oparciu o ten wyodrębniony majątek zespół ludzi, do gospodarowania na zasadach handlowych w dziedzinach, gdzie zazębia się działalność sektora państwowego i spółdzielczego. Organizacji tej państwo nadaje osobowość prawną, stosując odpowiednio przepisy dekretu z 3 stycznia 1947 roku o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych. Spółdzielczość zaś uzyskała wpływ na prowadzenie przedsiębiorstwa głównie przez przedstawianie kandydatów spośród których Minister mianuje członków Rady Gospodarczej państwowo - spółdzielczego przedsiębiorstwa. Zasięg działalności takiego przedsiębiorstwa może być rozmaity. Przedsiębiorstwa państwowo - spółdzielcze mogą np. przez spółdzielnie terenowe skupywać podstawowe artykuły rolnicze (zboże, ziemniaki itp.) lub rozdzielać artykuły tekstylne — mogą również działać na płaszczyźnie obrotu usługowego, jak np. wyżej opisane przedsiębiorstwo „Spedytor".

dr M. P.

IMPORT NAWOZÓW SZTUCZNYCH PRZEZ PORTY GDAŃSK — GDYNIA

W okresie od stycznia do sierpnia br. przez zespół portowy Gdańsk-Gdynia przewieziono nawozów sztucznych — apatytów, żużli Thomasa, superfosfatów i fosfatów 128,664 ton. W poszczególnych miesiącach import ten przedstawiał się następująco: styczeń — 4,360 t, kwiecień — 9,200 t, maj — 22,754 t, czerwiec — 28,725 t, lipiec — 34,650 t, sierpień — 28,975 t.

Pochodzenie importowanych nawozów jest następujące: apatyty — (15,260 t) z ZSRR, żużle Thomasa — (56,010 t) głównie z Belgii, a tylko 2,352 t ze Szwecji, superfosfoty i fosfaty (58,208 t) z Algieru i Marokka.

PRACE INWESTYCYJNE I PORZĄDKOWE W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

Na nabrzeżu „Wulkan" w porcie szczecińskim przeprowadza się przedłużanie torów poddźwigowych. Ukończenie tych robót pozwoli na przesuwanie znajdującego się tam dźwigu wzdłuż całego nabrzeża, a tym samym na lepszą jego eksploatację.

Przeprowadzone zostaną również roboty oczyszczające dno Odry w rejonie nabrzeża „Wulkan" z zatopionego tam żelastwa i następnie prace pogłębiarskie.

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

— Nowy typ kutra rybackiego ZSRR

Jak informuje miesięcznik „Gospodarstwo Rybne" (Rybnoje Choziajstwo), organ Ministerstwa Przemysłu Rybnego Zachodnich Rejonów ZSRR, kuter rybacki (rybołowny motobot) nowego typu, konstrukcji N. J. Wasyliewa, opuścił stocznię i odbył próbne pływanie. Kuter ten jest przeznaczony do połowów przybrzeżnych sieciami pławnicowymi, zastawnymi, niewodami itd., a doświadczenia wykazały, że może być także wykorzystany z powodzeniem do połowów trałowych; jego zasięg pływania wynosi do 100 mil.

Zasadnicze elementy tego kutra wynoszą:

pełna długość	21,35 m
szerokość	5,54 m
pełna wyporność	89,5 t

W typie tym osiągnięto znaczne ulepszenia żeglowności w porównaniu z istniejącymi statkami podobnych rozmiarów.

Statek jest konstrukcji mieszanej; do łączenia poszczególnych części drewnianych — kila, stewy przedniej, pokładu i poszycia — użyto kleju WIAM — B3; taką konstrukcję zastosowano w Rosji poraz pierwszy. Kadłub statku, jak wykazały próby, odznacza się dużą mocą i małymi wibracjami. Obie te właściwości wynikają z solidności konstrukcji i braku iyglowych połączeń w częściach drewnianych (kil, stewa przednia) dzięki dokładnemu sklejaniu.

Próba zastosowania konstrukcji mieszanej w połączeniu z konstrukcją klejoną zdała egzamin bardzo dobrze i jest tym samym wprowadzeniem nowej techniki do budownictwa okrętowego. Zawdzięczając zastosowaniu konstrukcji mieszanej, na pokładzie nie ma nadbudówek i zakamarków— z wyjątkiem sterówki i luku kuchennego, osiągnięto tym maksymalną czystość pokładu.

Pomieszczenie maszynowe znajduje się pod sterówka, tzn. nie zajmuje miejsca na pokładzie. Sterówka posiada minimalne rozmiary, znajduje się w niej luk do maszynowni i messy, oraz radiostacja. Wysokość sterówki zapewnia dobrą obserwację horyzontu. Przeprowadzenie przez sterówkę rury wydechowej i przewodu dymnego udatnie rozwiązało kwestię umieszczenia tych urządzeń z równoczesnym ogrzewaniem sterówki, co w polarnych warunkach pływania jest dużym osiągnięciem: z konstrukcyjnego punktu widzenia kwestie te rozwiazano bardzo oryginalnie.

Pomieszczenie załogowe zupełnie wystarcza na 12 ludzi obsady. Platforma obrotowa obszerna, mocna, lekka i obracająca się na 360⁰, wznosi się nad pokładem na 400 mm. Taką platformę udało się wykonać dzięki konstrukcji mieszanej, tak statku jak i samej platformy.

Obszerny pokład i mocny kadłub pozwalają ustawić na seryjnych statkach urządzenia do trałowania.

Radiostacja daje możność nawiązania telefonicznej łączności z innymi statkami w morzu w promieniu 30 mil i nie potrzebuje osobnego radiotelegrafisty do obsługi. Łączność może utrzymywać sam szyper przy pomocy telefonu nausznego i laryngofonu. Wprowadzenie na statki danego typu radiotelefonu zezwoli urzeczywistnić ideę połowu flotyllą.

— Włoska Flota handlowa i budownictwo okrętowe.

Według stanu na 1.1.1948 r., włoska flota handlowa liczyła 901 jednostek o łącznym tonażu 1.863.107 BRT. Liczby te nie obejmują 1.251 jednostek pomocniczych i żaglowych (79 tys. 250 BRT) oraz taboru rybackiego (1.546 jednostek motorowych — 26 tys. 796 BRT). Przyrost tonażu włoskiego w okresie powojennym przedstawiał się następująco (jednostki powyżej 100 BRT):

	Jednostek	BRT
Stan na 8.5. 1945	204	402.519
Statki wyremontowane	126	254.656
Tonaż nowy	153	111.345
Tonaż zwrócony Włochom	12	99.931
Tonaż zakupiony prywatnie	98	286.426
Tonaż zakupiony przez państwo i odsprzedany armatorom prywatnym	95	697.540
Razem	688	1.852.917

W dniu 27.3.1948 r. przejęto 29 statków zajętych przez Stany Zjednoczone w czasie wojny i przystąpiono do ich rekonwersji i remontu.

Rozbudowa przemysłu stoczniowego jest obecnie jednym z najpoważniejszych problemów gospodarczych rządu włoskiego. Obecna zdolność produkcyjna stoczni włoskich wynosi 400.000 BRT rocznie, przekraczając znacznie zapotrzebowanie wewnętrzne, nie większe niż 150.000 BRT rocznie. Stocznie włoskie muszą więc znaleźć rynki zbytu dla ok. 250.000 BRT rocznie. Żeglugowcy włoscy wystąpili z sugestią, by rząd finansował obce zamówienia, tzn. wypłacał stoczniom różnicę między kosztem budowy na stoczniach włoskich a ceną tonażu na rynku międzynarodowym, podczas gdy inne koła stwierdzają, że Włochy nie mogą sobie pozwolić na utrzymywanie nieekonomicznego obecnie przemysłu. (Stocznie włoskie są droższe o 30—40% od stoczni angielskich). Jednocześnie stoczniowcy włoscy utrzymują, że będą mogli utrzymać się wobec konkurencji stoczni zagranicznych, jeżeli uzyskają od rządu zwolnienie od specjalnych podatków importowych przy sprowadzaniu z zagranicy surowców, maszyn itp. oraz dodatkowe kredyty budowlane.

Obecnie rozpatrywany jest plan budowy tonażu 200.000 BRT, kosztem ok. 70 mil. lirów. Budowę 20 statków pasażersko - towarowych finansować ma rząd (10 mil. lirów) z tym, że następnie odsprzeda je armatorom prywatnym.

Ten system pomocy armatorom praktykowany jest często we Francji i umożliwia „odmładzanie" tonażu oraz zatrudnienie stoczni mimo wysokich kosztów budowy.

IZRAEL ROZBUDOWUJE ŻEGLUGĘ

Utworzone przed kilku miesiącami towarzystwo „American Israel Shipping Co." zamierza obecnie uruchomić przy pomocy charterowanych statków regularne połączenia Izraela z USA, Kanadą i Ameryką Południową. Statki kursować będą co 15 lub 20 dni.

Równocześnie rząd Izraela projektuje zakup 90.000 tonażu statków oraz przystępuje do rozbudowy portów Tel Avivu dla przeładunku 500 tys. ton rocznie oraz Haify do 750 tys. ton.

POMIESZCZENIA ZAŁOGOWE NA STATKACH NORWESKICH

Wydany ostatnio dekret rządu norweskiego nakazuje polepszenie warunków życia marynarzy na statkach handlowych drogą przebudowy pomieszczeń załogowych. Na statkach o pojemności od 200 do 1200 ton może być umieszczonych w każdej kabinie najwyżej czterech marynarzy. Na statkach o pojemności do 7000 ton kabiny mogą mieścić najwyżej 2 marynarzy, zaś na jeszcze większych jednostkach załoga winna mieć indywidualne pomieszczenia dla każdej osoby. Kabiny muszą przy tym posiadać określone wymiary. Przebudowa obecnie istniejących pomieszczeń załogowych na statkach norweskich ma być dokonana w przeciągu najbliższych pięciu lat.

SAMOCHODY AMFIBIE NA USŁUGACH RYBAKÓW

Na zachodnim wybrzeżu W. Brytanii przeprowadzane są próby zastosowania samochodów amfibii dla celów rybołówstwa przybrzeżnego. Amfibie używane są w rejonach wybrzeży o lotnym piasku i płytkiej wodzie, celem szybkiego przewożenia sieci, rybaków oraz ryb wyładowanych z kutrów lub łodzi nie mogących swobodnie dopłynąć do brzegu. Samochody te wyposażone są w silnik spalinowy o mocy 30 HP i mogą poruszać się z szybkością 30 mil na godzinę na lądzie. Dotychczasowe próby zastosowania amfibii dały b. dobre wyniki.

ARGENTYNA ZAMAWIA TANKOWCE

Argentyńskie towarzystwo naftowe zleciło jednej z szwedzkich stoczni budowę trzech tankowców o pojemności 13.500 ton każdy z pomieszczeniem dla 20 pasażerów I klasy i 40 pasażerów II klasy. Dostawa pierwszych dwu statków ma nastąpić w sierpniu 1949 roku, trzeciego w lutym 1950 r. Poza tym zamówiono w stoczni Smit Juniors Yards, Rotterdam, cztery tankowce po 13.500 ton, w toku są także pertraktacje z bryt. „Shipbuilding Cammell Laird", w sprawie konstrukcji 4 tankowców o 18.400 tonach z dostawą, począwszy od lutego 1951 r., w odstępach 2-miesięcznych. Zakupiono wreszcie 3 tankowce w Stanach Zjednoczonych, a mianowicie „San Sebastian" o 5000 m^3 i dwa małe tankowce motorowce o 2000 m^3, a nadto 2 frachtowce o pojemności 2400 ton dla obsługi żeglugi przybrzeżnej u ujścia rzeki La Plata.

Zadania spółdzielczości na terenie woj. gdańskiego przedmiotem obrad konferencji central spółdzielczych

W dniu 15 września odbyła się w Ośrodku Szkoleniowym C. Z. S. w Sopocie konferencja robocza Oddziałów Okręgowych Central Spółdzielczych woj. gdańskiego. Wzięli w niej również udział przedstawiciele partii politycznych, O.K.Z.Z. i Komisji Specjalnej.

Zasadniczy referat wygłosił Delegat C. Z. S. na woj. gdańskie, mgr St. Preibisz. Omówił w nim najpilniejsze zadania pracy poszczególnych central na rok bieżący z podkreśleniem zasadniczych postulatów, które winny być zrealizowane, aby spółdzielczość mogła dać maksimum korzyści robotnikowi i chłopu małorolnemu. Dla poszczególnych central zadania te przedstawiają się następująco:

1. **dla Centrali Rolniczej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska"**

   a) zwiększenie dyscypliny organizacyjnej i handlowej w stosunku do PZGS,

   b) skierowanie pracy PZGS na hurt i rozbudowę gminnych spółdzielni przez przekazanie im detalicznych punktów sprzedaży i przedsiębiorstw przetwórczych na wsi i zwiększenie dyspozycyjności w stosunku do gminnych spółdzielni,

   c) utworzenie komitetów sklepowych i produkcyjnych na wsi,

   d) otoczenie specjalną opieką instrukcyjną i rewizyjną 4 spółdzielni parcelacyjno - osadniczych.

2. **Dla Centrali Spółdzielni Spożywców „Społem".**

   a) usprawnienie strony handlowej pracy Centrali przez zakup wyłącznie w źródłach państwowych i spółdzielczych i sprzedaż tylko spółdzielniom. Bezpośrednie zakupy spółdzielni popowszechnych w innych branżowych centralach,

   b) zmniejszenie kosztów prowadzenia w spółdzielniach spożywców przez usprawnienie organizacji dostaw towarowych i redukcję wydatków administracyjnych,

   c) przyśpieszenie i należyte rozwiązanie zagadnienia łączenia spółdzielni zamkniętych z powszechnymi zwłaszcza na terenie trzech miast Wybrzeża,

   d) zaopatrzenie świata pracy w artykuły masowe na okres zimowy.

3. **Dla Centrali Spółdzielni Mleczarsko - Jajczarskich.**

   a) usprawnienie odbioru mleka od producentów,

   b) dostosowanie urządzeń maszynowych w mleczarniach do potrzeb wzrastającej dostawy,

   c) likwidacja własnych sklepów detalicznych,

   d) zwiększenie opieki nad małorolnym przy dostawie i rozdziale pasz oraz przy zakupie krów (przy współpracy z instytucjami kredytowymi),

4. **Dla Centrali Gospodarczej Spółdzielni Ogrodniczych.**

   a) realizacja ustalonego planu sieci spółdzielni,

   b) zwiększenie stopnia przejęcia hurtu w zaopatrzeniu Wybrzeża.

5. **Dla Centrali Spółdzielni Pracy.**

   a) oczyszczenie spółdzielni pracy z elementów kapitalistycznych i spekulacyjnych, zwiększenie wpływów robotników. Najlepsze wyniki społeczne i gospodarcze dają spółdzielnie pracy o wyrównanym poziomie socjalnym członków,

   b) uprawnienia obsługi spółdzielni przez Oddział Centrali (dostawa surowców zwłaszcza deficytowych i zbyt produktów) spółdzielnie produkcyjne winno obchodzić tylko zagadnienie udoskonalenia i potanienia produkcji.

6. **Dla Centrali Spółdzielni Mieszkaniowych.**

   a) zorganizowanie przy pomocy komórek Związków Zawodowych sieci spółdzielni mieszkaniowych w miastach na podstawie warunków ustalonych przez Główną Komisję Klasyfikacyjno — Szacunkową dla wykupu mienia nierolniczego,

   b) przejście w spółdzielniach budowlano - mieszkaniowych dla ułatwienia kontroli na system robót ofertowych, zlecanych przedsiębiorstwom spółdzielczym lub państwowym, zlikwidowanie prac dokonywanych systemem gospodarczym.

7. **Dla Centrali Spółdzielni Księgarskich i Wydawniczych.**

   a) upowszechnienie członkostwa w księgarniach spółdzielczych,

   b) zwiększenie dyspozycyjności Centrali w stosunku do spółdzielni i usprawnienie pracy dotychczasowego Oddziału Papierniczego „Społem".

8. **Dla Banku Gospodarstwa Spółdzielczego — jako Centrali branżowej spółdzielni oszczędnościowo - pożyczkowych.**

   a) wprowadzenie stałej kontroli nad zużyciem kredytów przez SOP z pierwszeństwem dla mało i średniorolnych,

   b) w związku z zamierzoną reorganizacją bankowości przyśpieszenie zakładania Gminnych Kas Oszczędnościowych dla należytej obsługi małorolnych i usprawnienia systemu zbierania oszczędności z terenu.

9. **Dla Spółdzielczo-Państwowej Centrali Mięsnej.**

   a) usprawnienie prac rejonowych spółdzielni skupu i zbytu żywca przez należyte zorganizowanie zagadnienia skupu,

   b) zorganizowanie przetwórstwa mięsnego na zasadach spółdzielczych przy przyjęciu jako zasady organizacyjnej — tworzenia dużych zakładów pracy.

10. **Dla Spółdzielczo-Państwowej Centrali Rybnej.**

    a) zakończenie reorganizacji spółdzielczości rybackiej w myśl ustalonych zasad (przejęcie hurtu przez Centralę, zorganizowanie sieci spółdzielni pracy połowowych, kutrowych i łodziowych i spółdzielni produkcyjnych),

    b) wprowadzenie w życie zasady, że z pomocy połowowej spółdzielni pracy mogą korzystać tylko rybacy najemni,

    c) szkolenie rybaków łodziowych na rybaków kutrowych dla zatrudnienia ich na kutrach, przewidzianych dla spółdzielczości na rok 1949,

    d) zlikwidowanie wszystkich rybackich spółdzielni handl., nie mających uzasadnienia w nowej strukturze organizacyjnej (hurt — Centrala, detal — spółdzielnie spożywców),

    e) wyeliminowanie z członków połowowych spółdzielni pracy osób nie zatrudnionych w nich.

Wypowiedzi kierowników Oddziałów Okręgowych Central naświetliły metody realizowania wymienionych zagadnień i sposoby przezwyciężania napotykanych trudności w pracy.

Dział Informacyjno-Sprawozdawczy | **Przegląd Przemysłowo-Handlowy** | Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Inwestycje przemysłowe Okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

W miesiącu lipcu br. Izba opracowała plan inwestycyjny przedsiębiorstw swojego okręgu na rok 1949. Plan obejmuje 28 wniosków inwestycyjnych na kwotę:
zł 256.326.000.— w tym
zł 107.766.000.— udziału w środkach własnych oraz
zł 148.560.000.— zgłoszonego zapotrzebowania kredytowego.

Rozbicie kosztów zgłoszonych do Planu Inwestycyjnego na poszczególne branże przemysłowe przedstawia się następująco:

Przemysł	Ilość wniosków	koszt ogólny	środki własne	zapotrzebowanie kredytowe
Połowy i przetwórstwo rybne	11	155.900.000	62.950.000	92.950.000
spożywczy	3	26.482.000	12.082.000	13.500.000
chemiczny i farmaceutyczny	4	29.436.000	13.876.000	15.560.000
mineralny i mat. budowlanych	2	6.475.000	2.875.000	3.600.000
metalowy i elektrotechniczny	3	13.975.000	2.975.000	11.000.000
papierniczy	1	2.150.000	1.150.000	1.000.000
drzewny	1	7.650.000	3.650.000	4.000.000
instalacyjny	1	2.500.000	1.400.000	1.200.000
przedsiębiorstwa handlowe	2	11.785.000	6.008.000	5.750.000

Ponieważ w planie na 1948 r. otrzymaliśmy na nasz okręg zł 54.173.000.— sporządzono próbny rozdzielnik na ogólną kwotę około 65 milionów złotych. Przy sporządzaniu tego rozdzielnika chodziło o to, ażeby zorientować Wydział Koordynacji, które ze zgłoszonych przez naszą Izbę inwestycji należy utrzymać w Planie i uwzględnić w kredytach.

Suma żądana przez nasz sektor kredytów inwestycyjnych przekracza półtora miliarda złotych przy zadeklarowaniu blisko 900 milionów złotych w środkach własnych. Zgłosiły się do Planu nowe branże jak: przemysł mięsny i fermentacyjny, które w dotychczasowych planach na lata 46, 47, 48 nie były reprezentowane, a inne branże ze wszystkich okręgów izbowych znacznie rozszerzyły swoje dotychczasowe programy inwestycyjne.

na rok 1948 tj. 230 milionów złotych + 15%.

W tym stanie rzeczy Wydział Koordynacji, nie ograniczając się do zakreślonego instrukcją C.U.P.-u limitu kredytów, przedstawił Ministerstwu Przemysłu i Handlu przykładowy rozdzielnik na 650 milionów złotych. W rozdzielniku tym Izba Gdyńska uwzględniona była na kwotę ponad 90 milionów złotych, na drugim miejscu po Warszawie. W wyniku rozmów przeprowadzonych przez Wydział Koordynacji z Departamentem Planowania w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, Ministerstwo zgodziło się poprzeć w Centralnym Urzędzie Planowania rozdzielnik izb na 300 milionów złotych. Spowodowało to konieczność redukcji puli kredytowych przewidzianych wspomnianym 650-cio milionowym rozdzielnikiem. W nowym rozdzielniku Izba nasza uwzględniona została na 40 milionów złotych, również na drugim miejscu po Warszawie. Kwotę tę w dniu 14 września br. Komisja Izbowa przy współudziale Wydziału Przemysłowego rozdzieliła pomiędzy 21 firm. Rozdzielnik ten Izba odesłała do Wydziału Koordynacji.

— Akcja koncesjonowania handlu hurtowego.

W związku z wyznaczeniem przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu ostatecznego terminu przedłożenia wniosków koncesyjnych przedsiębiorstw hurtowych, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni przystąpiła do uzupełnienia wniosków według ostatnich wskazań Ministerstwa. Ostatnie wnioski przedsiębiorstw hurtowych zostaną przedłożone Ministerstwu w terminie do dnia 1.11. br.

Zniesienie cen maksymalnych na masło osełkowe i ziemniaki

Biuro Cen Ministerstwa Przemysłu i Handlu rozporządziło, by od 15. 9. 1948 r. Komisje Cennikowe zaniechały wyznaczania cen hurtowych, półhurtowych i detalicznych na ziemniaki, oraz cen detalicznych na masło osełkowe.

Wyłączenie powyższych artykułów z listy surowców objętych cenami maksymalnymi stanowi w obecnej chwili doniosły krok w kierunku aktywizacji rynku handlowego na tych odcinkach, w oparciu jedynie o swobodną grę popytu i podaży.

150 zlikwidowanych przedsiębiorstw handlowych

Celem ustalenia przyczyn kurczenia się sieci handlu prywatnego na terenie woj. gdańskiego Izba Przemysłowo-Handlowa rozpisała wśród zrzeszeń kupieckich i branżowych ankietę na temat ilości i przyczyn zlikwidowanych firm handlowych w ostatnich trzech miesiącach: lipcu, sierpniu i wrześniu.

Według otrzymanych dotychczas odpowiedzi, obejmujących dane z 35% terenu województwa zlikwidowanych zostało ponad 150 przedsiębiorstw. W samym Elblągu zlikwidowano 45 sklepów.

Jako przyczynę likwidacji kupiectwo podaje: wprowadzenie nowych stawek czynszu lokalowego, na drugim zaś miejscu — nierentowność przedsiębiorstw i duże ciężary podatkowe.

Świadectwa pochodzenia na towary wysyłane do Turcji.

W związku z zawartą umową handlową polsko-turecką ustalony został tekst świadectw pochodzenia na towary wywożone do Turcji.

Zwraca się uwagę zainteresowanym w eksporcie towarów do tego kraju, że Referat Handlu Zagranicznego tutejszej Izby posiada odpowiedni wzór świadectwa pochodzenia na towary wysyłane do Turcji.

Udział Izby Gdyńskiej w wycieczce do Czechosłowacji

Na zaproszenie czeskich Izb Przemysłowo - Handlowych wyjechała z Polski wycieczka delegatów polskich Izb, w której z ramienia Izby gdyńskiej wzięli udział: prezes prof. T. Ocioszyński i dyrektor mgr J. Kawczyński. W czasie blisko dwutygodniowego pobytu w Czechosłowacji przedstawiciele polskiego samorządu gospodarczego nawiązali bezpośrednie kontakty z tamtejszymi sferami przemysłowo - handlowymi. Wycieczka ta, będąca rewanżem za niedawną wizytę delegatów sfer gospodarczych Czechosłowacji w Polsce przyczyni się do dalszego zacieśnienia współpracy gospodarczej między obu krajami.

Sąd Grodzki w Gdyni.

Ogłoszenie

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich zapisano dnia 10 lipca 1948 r. pod Nr R Mor. 79 — trawler motorowy „Urania—Gdy 105“ o międzynarodowym sygnale odróżniającvm SPDD. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Gdański Urząd Morski w Gdyni dnia 10 czerwca 1948 r. — nr. 124/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 39,23 m, największa szerokość: 8,02 m, głębokość: 4,21 m, największa długość przedziału maszynowego: 9,55 m, pojemność brutto: 840,6 m³ czyli 297, 02 ton rejestrowych, pojemność netto: 304,5 m³ czyli 107,61 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1944 przez firmę The Rowhedge Ironworks Co Ltd. w Vivenhoe (Anglia. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Właścicielem statku jest Skarb Państwa Polskiego (Ministerstwo Żeglugi). Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100 proc. Tytuł nabycia: Nabyto jako dar United Nations Relief — and Rehabilitation Administration (U.N.R.R.A.) dnia 27 lutego 1948 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI
R. Mor. 63

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 10 kwietnia 1948 pod nr R Mor 63 — statek żaglowo-motorowy rybacki „W Ws - 11“ o międzynarodowym sygnale odróżniającym SOCC. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Gdański Urząd Morski dnia 25 lutego 1948—nr 109/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 14,37 m, największa szerokość: 4,98 m, głębokość: 2,10 m, największa długość przedziału maszynowego: 5,55 m, pojemność brutto: 61,0 m³ czyli 21,55 ton rejestrowych, pojemność netto: 12,5 m³ czyli 4,42 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1947 w Państwowej Fabryce Maszyn i Odlewni Nr 2 w Pucku. Portem ojczystym statku jest Władysławowo. Właścicielem statku jest obywatelka polska Zofia z domu Pawłowska Jeka, zamieszkała w Wielkiej Wsi pow. morski. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Statek wybudowano w roku 1947 w Państwowej Fabryce Maszyn i Odlewni Nr 2 w Pucku na rachunek właścicielki. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI
R. Mor. 65

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 11 maja 1948 r. pod nr R Mor 65 — parowiec towarowy „GOPŁO“ o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPAN. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Gdański Urząd Morski w Gdyni dnia 8 kwietnia 1948 r. nr 114/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 89,00 m, największa szerokość: 13,18 m, głębokość: 5,76 m, największa długość przedziału maszynowego 15,63 m, pojemność brutto: 3846,5 m³ czyli 1359,17 ton rejestrowych, pojemność netto: 3846,5 m³ czyli 1359 ton rerejestrow. Statek został zbudowany w roku 1898 przez firmę: R. Craggs & Sons w Middlestone — Anglia, dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Właścicielem statku jest: obywatel polski Wincenty Bartosiak w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Statek został nabyty na podstawie umowy o przeniesienie własności statku, zawartej z Agencją Morską — Ministerstwo Żeglugi ZSRR w Szczecinie od dnia 17 listopada 1947 roku. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI
R. Mor. 69

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 5 czerwca 1948 roku pod nr R Mor 69 — parowiec jednośrubowy towarowy „KRAKÓW“ — o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPAE. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 16 września 1947 r. nr 74/47, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 83,80 m, największa szerokość: 12,12 m, głębokość: 5,43 m, największa długość przedziału maszynowego: 12,50 m, pojemność brutto: 5717,00 m³ czyli 2018,12 ton rejestrowych, pojemność netto: 3177,00 m³ czyli 1121,48 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1926 przez firmę: Chantiers Navals w Caen (Francja). Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Szczecin. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod Nr R Mor 32; z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 5 czerwca 1948 r. Właścicielem statku jest firma: „Żegluga Polska“ Spółka Akcyjna w Gdyni, zapisana w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pd nr 106, dnia 28 lutego 1946. Przymusowym zarządcą państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: na podstawie umowy Rządu Polskiego, zawartej z firmą Chantiers Navals w Caen. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.